

A oitava geração de um ícone

O novo Porsche 911

Mais potente, mais rápido e mais digital – o Porsche 911 entra na oitava geração. O DNA do design inconfundível da Porsche, uma apresentação significativamente mais imponente e um interior totalmente renovado, marcado por uma tela tátil de 10,9 polegadas, conferem um visual intemporal e, ao mesmo tempo, moderno ao novo 911. Elementos inteligentes de comando e do chassi e sistemas de assistência inovadores unem o dinamismo superior e sem compromissos do clássico carro esportivo com motor traseiro às exigências do mundo digital.

Oliver Blume, presidente da direção da Porsche AG: “A oitava geração do 911 é ainda mais potente, mais emocional e mais eficiente do que os modelos anteriores – com funções digitais abrangentes. E, apesar de todas as renovações, o 911 se mantém aquilo que sempre foi desde o início: um carro esportivo purista, o coração pulsante da Porsche. Nosso ícone”.

A nova geração de motores Boxer turbo de seis cilindros foi aperfeiçoada e é mais potente do que nunca, com 331 kW (450 cv) nos modelos S. Um modo de injeção melhorado e outras medidas de otimização, como o turbocompressor com nova disposição e com arrefecimento do ar de sobrealimentação, aumentam a eficiência na propulsão e reduzem as emissões. Uma transmissão de dupla embreagem de oito marchas redefinida é responsável pela transferência de potência. As velocidades máximas são de 308 km/h (Carrera S) e 306 km/h para a variante de tração integral Carrera 4S. Na aceleração de zero a 100 km/h, ambos os modelos 911 não atingem a marca dos quatro segundos: o Coupé com tração traseira precisa de 3,7 segundos, o 911 Carrera 4S com tração integral precisa de 3,6 segundos. Assim, ambos os veículos são 0,4 segundos mais rápidos do que o respectivo modelo anterior. Com o pacote opcional Sport Chrono, a velocidade de avanço aumenta mais 0,2 segundos. O 911 atinge novos melhores tempos também na pista de corrida mais difícil do mundo: Um 911 Carrera S dá a volta ao Nordschleife de Nürburgring em 7:25 minutos, cinco segundos mais rápido do que o modelo anterior.

Outros destaques são o modo “Wet” da Porsche, para um comportamento de condução ainda mais seguro em estradas molhadas, o assistente de visão noturna com câmera termográfica e uma conectividade abrangente, que utiliza a inteligência de dados coletivos. A oferta é complementada com três novas propostas digitais exclusivas, lançadas juntamente com o novo 911 na estreia mundial em 27 de novembro de 2018, em Los Angeles: o aplicativo “Porsche Road Trip”, para viagens excepcionais, o assistente pessoal “Porsche 360+” e o calculador de emissões baseado na Web “Porsche Impact”, para neutralizar a pegada individual de emissões de CO₂.

Design exterior baseado nas gerações anteriores do 911

O design exterior é conhecido e, mesmo assim, claramente novo. O 911 da oitava geração é mais largo, imponente e moderno. Sobre as grandes rodas dianteiras de 20 polegadas e traseiras de 21 polegadas de diâmetro se curvam para-lamas mais largos. Os modelos com tração traseira assumem a largura atual da carroceria dos modelos de tração integral. Aqui, o aumento no eixo traseiro é de 44 mm. A extremidade dianteira, 45 mm mais larga no geral, recupera um tema tradicional das gerações 911 anteriores: a tampa do porta-malas puxada para a frente com um afundamento marcante em frente ao

para-brisa. Ambos alongam a dianteira e lhe conferem dinamismo. Ao mesmo tempo, os faróis principais de LED renovados mostram o avanço tecnológico do Porsche 911. Eles se integram de maneira praticamente contínua no para-lama de forma arredondada e reta, como é típico do Porsche 911. A integração dos puxadores nas portas nivelados à superfície e que sobressaem automaticamente, acentua a cintura e a linha lateral lisa. Os retrovisores externos, também redesenhados, permitem minimizar os ruídos do vento e, como opção, podem ser rebatidos eletricamente.

Na traseira dominam o spoiler visivelmente mais largo, variavelmente extensível, e a fina faixa luminosa contínua. As lamelas da saída de ar dispostas na vertical são a continuação das linhas do vidro traseiro. Também a terceira luz de freio posicionada ao centro foi disposta paralelamente às lamelas. Como ela fica escondida quando o spoiler traseiro está estendido, existe uma segunda luz de freio no spoiler. Como característica distintiva, os modelos de tração traseira dispõem de lamelas pretas, enquanto que os modelos de tração integral têm insertos cromados na grade traseira. Com exceção das extremidades dianteira e traseira, todo o exterior é de alumínio.

Interior remodelado com linhas claras

O interior se caracteriza pelas linhas claras e retas do painel de instrumentos com o nível dos instrumentos recuado. Também aqui houve a influência dos 911 dos anos 70. Tal como no 911 original, o painel de instrumentos se prolonga em toda a largura entre dois níveis de palhetas horizontais. Além do conta-giros posicionado ao centro, duas finas telas de forma livre e sem moldura informam o motorista. A grande tela central do Porsche Communication Management (PCM), agora com 10,9 polegadas, pode ser operada rapidamente e sem distrações. Por baixo, um painel de comando fixo com cinco teclas em aparência de seletores basculantes clássicos faz a ligação ao console central com touchpad integrado. Os bancos também foram completamente remodelados. A nova construção diminui o peso do veículo em 3 kg, a geometria alterada oferece significativamente mais apoio lateral na área dos ombros. Embora o banco esteja cinco milímetros mais abaixo e tenha uma superfície para sentar de espessura mínima, foi possível melhorar substancialmente o conforto na posição de sentado.

Na digitalização, o 911 avança em direção ao futuro, com conectividade permanente, bem como funções e serviços novos. O PCM inclui, de série, uma navegação online baseada em dados coletivos e o Porsche Connect Plus.

Sistemas de assistência abrangentes para maior segurança e conforto

Como novidade mundial, a Porsche desenvolveu o modo “Wet” de série. A função detecta águas paradas na estrada, pré-condiciona os sistemas de regulação e avisa o motorista. Assim ele pode regular o veículo com o toque de um botão ou por comutador de modo no volante (pacote Sport Chrono), de forma mais orientada para a segurança. O assistente de aviso de frenagem, também de série, recorre a câmeras para detectar o perigo de colisões com veículos, pedestres e ciclistas e, se necessário, emite um alerta ou inicia uma frenagem de emergência. Pela primeira vez, o 911 dispõe opcionalmente de um assistente de visão noturna com câmera termográfica. O controle da velocidade de cruzeiro, disponível opcionalmente, inclui uma regulação automática da distância com uma função Stop-and-Go e um sistema reversível de proteção dos ocupantes.

A próxima geração dos motores Boxer de 6 cilindros

Com o novo 911, os motores Boxer turbo de seis cilindros também entram na próxima geração. Além do cumprimento das mais recentes normas de emissões com filtro de partículas de gasolina, o foco do aperfeiçoamento era principalmente a continuação do aumento do desempenho. O novo turbocompressor grande e simétrico, com válvulas Wastegate de acionamento elétrico, um sistema de arrefecimento do ar de sobrealimentação completamente remodelado e a utilização inédita de injetores piezo, levam a um aperfeiçoamento dos aspectos mais importantes dos motores: comportamento de resposta, performance, curva de torque, estabilidade e facilidade de rotação. Além do aumento do desempenho em 22 kW (30 cv) para 331 kW (450 cv) a 6.500 rpm, o motor do 911 Carrera S disponibiliza um torque 30 Newton-metro (Nm) mais elevado, de 530 Nm. Este está disponível em uma faixa de rotações mais ampla de 2.300 a 5.000 rpm.

Na Alemanha, o 911 Carrera S pode ser adquirido a partir de 120.125 euros e o 911 Carrera 4S a partir de 127.979 euros, incluindo IVA e equipamento específico do país.

O mito Porsche 911 no pulso

O design da Porsche faz uma homenagem à nova geração do 911 com uma edição especial de relógios limitada a 911 exemplares – a “911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition”. A concepção purista do cronômetro e a forma da caixa de titânio refletem o design inconfundível do automóvel icônico. Também o mostrador preto de dimensões generosas é derivado do modelo exemplar motorizado. Os ponteiros e os indicadores brancos garantem a máxima legibilidade tanto no cockpit como no pulso. O totalizador nas 6 h faz referência ao carro esportivo icônico com as marcas numeradas em 3, 6, 9 e 11. O mesmo se aplica à silhueta do 911 Flyline no mostrador e à pulseira fabricada com o couro original do interior do Porsche. A edição especial será fornecida a partir de abril de 2019 em uma caixa de edição exclusiva com uma placa especial com indicação de edição limitada.

A obra-prima de Zuffenhausen – Sete gerações de um carro esportivo de culto

No Salão Internacional do Automóvel (IAA) em Frankfurt nasce uma lenda. O calendário indica o dia 12 de setembro de 1963: a Porsche apresenta o sucessor do 356 aguardado com ansiedade – o carro esportivo com o qual começou a história da marca do fabricante de automóveis 15 anos antes, na cidade de Gmünd, na Áustria. O **911 original**, chamado inicialmente de 901, é construído 111.995 vezes até a sua substituição.

Dez anos mais tarde, em 1973, surgiu o 911 da **Série G** com alterações profundas. Muitas alterações são devidas a normas de segurança mais rigorosas necessárias no importante mercado de exportação dos EUA. No modelo de topo de gama, o fabricante de automóveis de Stuttgart aposta em motores turbo de alto desempenho, em uma carroceria galvanizada e, adicionalmente ao Targa, coloca uma versão Cabriolet do 911 e o Speedster no mercado. São construídos 198.496 Porsches 911 da Série G até 1989.

O sucessor, chamado internamente de **modelo 964**, chega ao mercado já em 1988. A modernidade do novo 911, é mostrada logo pela primeira variante do modelo da geração 964: a tração integral entra, pela primeira vez na série, a bordo do Carrera 4. A Porsche tinha concebido essa tração para o carro esportivo de alto desempenho, o 959. Segue-se o 911 Carrera 2 com tração traseira, em 1989. Ao mesmo tempo, além do Coupé, as versões Cabriolet e Targa também celebram sua estreia. Para estas também se aplica o

seguinte: por baixo da conhecida carroceria, praticamente só modificada com para-choques integrados, o modelo 964 é composto 85% de peças construídas de raiz. A partir de outubro de 1993, após 63.762 Porsches 911 da terceira geração em 6 anos, o sucessor está pronto.

A quarta geração do 911, o **modelo 993**, é das versões mais cobiçadas. A Porsche fornece inicialmente o modelo apenas na versão Coupé e Cabriolet. O Targa só se estreia em 1995, porém com um novo conceito: em vez de uma parte do teto removível, ele possui um teto panorâmico de vidro, que pode ser rebaixado eletricamente para debaixo do vidro traseiro. Após 68.881 veículos produzidos, 1998 termina o capítulo dos motores refrigerados a ar.

Com a quinta geração do 911, a Porsche se aventura na ruptura com a refrigeração a ar a partir de 1997. O **modelo 996** representa o maior ponto de viragem na árvore genealógica do clássico. A empresa se encontra em transição econômica. Após 34 anos, o fabricante de carros esportivos põe em prática uma reorientação abrangente de seus carros icônicos com a geração 996. O foco se situa na redução dos custos de produção iniciada no modelo anterior, entre outros, por meio da maior compatibilidade de peças possível com outras séries, como o novo Boxster, e normas de emissões e segurança atualizadas. Só em 2005 termina a produção. Com 175.262 unidades, o 996 é o modelo de sucesso, longamente não reconhecido como tal, na história de mais de 40 anos do 911.

Como **modelo 997**, o Porsche 911 se apresenta tão versátil como nunca a partir de 2004: ele está disponível como Coupé e Targa, Cabriolet e Speedster, com tração traseira e integral, carroceria estreita e larga, com motores turbo e aspirados, refrigerados a água, como GTS e nas versões esportivas GT2, GT2 RS, GT3 e logo duas versões GT3 RS. A oferta abrange 24 variantes de modelos, incluindo os modelos especiais, complementada com inúmeras possibilidades de personalização. Com 213.004 exemplares, a sexta geração do 911 estabelece novamente um recorde de produção.

A partir de 2011, o **modelo 991** personifica o nível mais alto de desenvolvimento do Porsche 911 até o momento. Ele reflete de maneira especial um lema do fabricante de carros esportivos: a ambição da melhor eficiência possível. Isso é demonstrado em todos os aspectos, começando pelo design aprimorado, evolucionista. Com sua silhueta penetrante, superfícies intensas e detalhes precisos, o 991 é tão potente sobre rodas como nenhum 911 antes – um efeito que também se baseia na bitola e na distância entre eixos 10 cm maior. Para isso contribui também a aerodinâmica adaptativa que o 911, como primeiro carro esportivo de série da Porsche, assume do carro híbrido superesportivo 918 Spyder. O 911 da geração 991 é o carro mais vendido na história do Porsche 911. Até 31.10.2018 foram construídos 217.930 exemplares. A Porsche produziu até agora no total 1.049.330 Porsches 911 desde o início em 1963.